Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XVII. Warszawa, lipiec 1936 r. Nr. 5 (254)

MASZYNISTA

Bibljoteka Jagiellońska
Kraków
Św. Anny 12

PISMO POŚWIĘCONE, SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Z BŁĘDNYCH ZAŁOŻEŃ – NIESŁUSZNE WNIOSKI

Tegoroczny Walny Zjazd Kolejowego Przysposobienia Wojskowego zaszczycili swoją obecnością m. in. Generalny Inspektor Armji jen. Śmigły-Rydz oraz Minister Komunikacji płk. Ulrych. Obaj wygłosili na zjeździe przemówienia, które stały się przedmiotem zainteresowania całej opinji publicznej, przedewszystkiem jednak odbiły się głośnem echem wśród pracowników kolejowych.

P. Generalny Inspektor Armji przemówił bardzo krótko i dobitnie. Stwierdził, iż bez dobrze funkcjonującego kolejnictwa nie ma wygranej wojny, że wobec tego kolejnictwo i kolejarze mają do wyboru dwie drogi: drogę zwycięstwa i drogę klęski, że rolę decydującą odgrywa nie bezduszny aparat lecz człowiek i dusza ludzka oraz że jest głęboko przekonany, iż kolejarze polscy wybiorą drogę właściwą.

Pod temi słowami podpisać się można i należy bez wahania i bez zastrzeżeń nie dlatego, że je wypowiedział Generalny Inspektor Armji, lecz dlatego, że mają sens rozumny a głęboki, głębszy niżby się to na pierwszy rzut oka zdawać mogło.

Z żalem stwierdzamy natomiast, że przemówienie p. Ministra Komunikacji budzi tak wiele wątpliwości i tak wiele zastrzeżeń, iż niesposób pozostawić je bez odpowiedzi. Treść tego przemówienia znana jest ogółowi pracowników P .K. P. z licznych publikacyj, streszczeń i przedruków tak dobrze, że zwalnia nas to od obowiązku przytaczania raz jeszcze dosłownego tekstu. Śledzić będziemy jednakże za myślami przewodniemi tego przemówienia i postaramy się określić nasze stanowisko wobec zapatrywań p. Ministra.

Według naszego przekonania, oparł się p. Minister na błędnych przesłankach i wobec tego dojść musiał do wniosków, których nie możemy uznać za słuszne. Nie jest to osobista sprawa p. Ministra, ani też wewnętrzna sprawa K. P. W. Doniosłe zagadnienia, o których mówił p. Minister dotyczą ogółu kolejarzy, a co ważniejsze, mają istotne znaczenie dla obrony Państwa. Każdy błąd, każda nieścisła informacja rodzić tu może omyłki w skali ogólnopaństwowej, zaważyć może na szali decyzyj, w których mylić się nie wolno bez dotkliwej a niepowetowanej szkody dla interesów całego społeczeństwa.

Pan Minister ma pełne zaufanie do Zarządu K. P. W. i do przewodniczącego tej organizacji. Zapewne dlatego upatruje w K. P. W. gwarancję, że koleje w Polsce nie będą drżały nigdy od agitacji komunistycznej, i że nie przyjdzie nigdy chwila, kiedyby musiał pytać kolejarzy, czy idą pod rozkazami p. Ministra czy z akcją kominternu? Na sformułowane w tym sensie zapytania p. Ministra odpowiedziały głosy delegatów gromkiem „nie" i „nigdy", a p. Minister pokwitował te głosy włożeniem na K. P. W. odpowiedzialności za prawidłowość transportu na wypadek wojny i w czasie pokoju.

Obawiamy się, że gwarancja ta nie jest dostateczna i wątpimy czy K. P. W. dorosło już do powagi takiej odpowiedzialności. Aby to zrozumieć, należy pamiętać o tem, że K. P. W. jest organizacją przymusową. Należą do niej wszyscy prawie kolejarze z wyjątkiem starców kalek i niedołęgów, albowiem wymaga tego od nich władza służbowa i wymusza posłuch pod rygorem dyscypliny służbowej. Bez wątpienia, jest wśród członków K. P. W. wielu, którzy należą tam z przekonania i dobrej woli ale jakże ich w tych warunkach rozróżnić i policzyć? Przynależność do K. P. W. jest tedy jednym z obowiązków służbowych pracownika kolejowego i różni się od innych obowiązków tem chyba tylko, że za spełnianie tych innych obowiązków koleje pracownikom bądźcobądź cośkolwiek płacą, a za przynależność do K. P. W. pracownik sam musi dopłacać składkę miesięczną, którą mu n. b. przymusowo potrącają przy wypłacie uposażenia.

Nie istnieje — powtóre — w K. P. W. swoboda wyboru przewodniczących ,delegatów i t. p. Jak przystało na organizację o charakterze półwojskowym — załatwia się te sprawy drogą stanowczej, choć nie zawsze głośnej i jawnej komendy. W czyjem tedy imieniu wznosić mogli obecni na Zjeździe, delegaci Kol. Przysp. Wojskowego okrzyki, i jaka jest realna wartość składanych przez nich zapewnień i przyrzeczeń? Każdy z nich mógł mówić conajwyżej za siebie samego i to nie zawsze tak, jak myśli rzeczywiście. Żaden z nich zosobna ani też wszyscy razem nie mogli natomiast przemawiać i składać zapewnień ani imieniem 100 tysięcy członków K. P. W., ani temmniej imieniem ogółu kolejarzy.

Skoro już nie z naszej woli i nie

z naszej inicjatywy sprawa K. P. W. dyskutowana jest na forum publicznem, trzeba i to podkreślić, że na działalność tej instytucji mają kolejarze pogląd krytyczny a niezupełnie pochlebny. Różnią się co do tego w zdaniu z p. Ministrem, ale można im to wybaczyć, leży im bowiem na sercu niemniej może niż p. Ministrowi troska o należyte przygotowanie kolei na wypadek potrzeby obrony państwa a działalność K. P. W. znają nie z raportów, lecz z własnej, codziennej obserwacji.

Kolejarze wiedzą dobrze, że w czasie wojny nie będą maszerowali w pięknych mundurach ani czwórkami, ani szykiem rozwiniętym, że nie będą wymachiwali pałasikami ani też prezentowali karabinów, lecz —że wciągnięci będą do ciężkiej pracy, każdy w swojej specjalności, każdy na swoim posterunku służbowym. To też kolejarze lekce sobie ważą rozmaite pięcioboje i wyścigi w układaniu podkładów, bo wiedzą, że to jest taka sobie, nawet efektowna, ale nie mająca praktycznego znaczenia zabawka. Kolejarza przysposabia do jego zadań w czasie wojny ten, kto pomaga mu w pracy nad należytem opanowaniem zakresu obowiązków służbowych, kto udoskonala organizację pracy, czuwa nad usprawnieniem pogotowia mobilizacyjnego, zapobiega marnotrawstwu sił ludzkich, materjałów i pieniędzy. K. P. W. wpatrzone było, jak dotąd, zanadto w formalną tresurę wojskową, w to właśnie, co prawdziwe wojsko ograniczyło już dawno do niezbędnego minimum. I dlatego w dziedzinie prawdziwie wartościowego i rzeczywiście potrzebnego przygotowania kolejarza do jego zawodowych obowiązków w czasie wojny nie wszystko jest dziś tak jak należy. Jeden stadjon, lub jedna orkiestra mniej, a zato np. dać kolejarzom, każdemu do ręki, na koszt K. P. W. Instrukcję „R 1", której się od M. K. od szeregu lat doprosić nie mogą! To byłoby **kolejowe** przysposobienie wojskowe! Możnaby zresztą przytoczyć wiele innych przykładów i wskazać wiele innych zadań, które K. P. W. spełniać może i powinno a jednak nie spełnia, gdyby nie okoliczność, że pewne sprawy nie nadają się do publicznego omawiania.

Wreszcie rzecz jedna, bodaj najważniejsza: K. P. W. nie umiało zachować cnoty, która powinna być właściwą każdej formacji całkowicie i pół-wojskowej i która jest niezbędnym warunkiem zaufania — cnoty bezstronności. Pojąwszy, z gruntu fałszywie, misję „wychowania obywatelskiego kolejarzy", rozpoczęło K.P.W. i prowadzi nadal wśród kolejarzy politykę w najgorszem znaczeniu tego słowa, politykę ciasną i stronniczą, idącą po linji poglądów drobnej grupki wśród rządzącego obozu. K.P.W. miało odwagę i zły gust piętnować mianem „antypaństwowca" każdego, kto ośmielił się być odmiennego zdania w sprawach społecznych od p. posła Starzaka i jego przyjaciół politycznych. K.P.W. mieszało się i miesza nadal do gospodarki personalnej, do awansów, przeniesień i wydaleń, K. P. W. usiłuje, wciąż w tym samym duchu, kierować decyzjami fachowych zawiadowców i naczelników, K. P. W. wreszcie rozbija i potępia z tych względów jedne organizacje zawodowe, a tworzy, popiera i proteguje inne.

Wszystkie wróble na kolejowych dachach ćwierkają już o tem, że „w łonie" K.P.W. wylęgła się przed kilkoma laty myśl zlikwidowania wszystkich związków. Powinno pozostać tylko K.P.W. i „Rodzina Kolejowa". Źle się stało, zdaniem naszem, że ta, o tyle ambitna, ile nierozumna koncepcja, ujęta w znanym powszechnie, choć „tajnym" memorjale do B.B.W.R., koncepcja, której nawet p. Sławek nie ośmielił się popierać i realizować w najpomyślniejszej konjunkturze politycznej — znalazła obecnie poniekąd poparcie i zachętę w przemówieniu p. Ministra.

Dobrze się stało natomiast iż p. Minister mimo pełne zaufanie do kierowników K. P. W. powierzył troskę o wyszkolenie kolejarzy na wypadek wojny p. Podsekretarzowi Stanu inż. Piaseckiemu, mamy bowiem poważne wątpliwości, czy K. P. W., jeśli nie zmieni dotychczasowych metod postępowania, zadaniu swemu sprosta należycie. Obecnie nie nadaje się nawet na policję antistrajkową czy też antikomunistyczną, a im chętniej przywódcy K. P .W. radziby podjąć się tej roli, tem mniejsza jest gwarancja, że będą mogli spełnić ją odpowiednio. Kto kogo będzie pilnował w razie czego? P. poseł Starzak 100 tysięcy kolejarzy, czy 100 tysięcy kolejarzy p. posła Starzaka?

Byłoby zatem bezpieczniej, gdyby p. Minister mniej ufał zbawczemu wpływowi i gwarancjom ze strony K. P. W., a więcej uwagi poświęcił temu, o czem wspomniał p. Generalny Inspektor Armji, to jest tej duszy ludzkiej, która zawsze decydującą rolę odgrywa. Tkwimy w tym względzie po uszy w atmosferze „gasnącego świata" i dlatego przekonani jesteśmy, że Polskę obronić zdołają w razie potrzeby nie podkomendni K. P .W., wychowani według poglądów p. posła Starzaka, a nawet nie „żołnierze transportu", lecz wolni obywatele, świadomi swych praw a przez to i obowiązków wobec Ojczyzny i społeczeństwa, ludzie pracy dla których Ojczyzna nie będzie macochą, lecz dobrą, troskliwą i sprawiedliwą matką.

Poglądy społeczne nie odgrywają tutaj żadnej roli. Można a nawet zdaniem naszem należy walczyć o sprawiedliwość społeczną, bo chyba każdy przyzna, że wiele jest w tym względzie do naprawienia. Można dążyć do polepszenia płacy, do zmiany warunków społecznych czy politycznych a mimo to, kochać swoją Ojczyznę i bronić jej mężnie i z poświęceniem przed wrogiem zewnętrznym. I nie należy sugerować się starą i zbankrutowaną legendą o „zgniłym Zachodzie". P. Minister wie lepiej od nas, co i dlaczego działo się ostatnio we Francji, ale historja nas uczy, że przodkowie dzisiejszych robotników francuskich, ci sami sankiuloci, którzy, ku zgrozie i przerażeniu całej ówczesnej Europy obcinali codzień po kilkanaście głów arystokratów — umieli boso, o głodzie i chłodzie, z bagnetem w ręku przeciwko armatom i karabinom obronić ojczyznę swoją na 3 czy nawet 4 fronty i z niesłychanem bohaterstwem stawili czoło skoalizowanym siłom Europy. Trafiła Ojczyzna, w której wśród potoku krwi budowali sprawiedliwość społeczną, do ich duszy i napełniła ją wolą zwycięstwa. I z bliższej przeszłości pamiętamy jak to ta sama „zanarchizowana" Francja natchnęła swoich obywateli duchem męstwa i poświęcenia tak, że stawili czoło najlepiej wytresowanemu narodowi dożywotniego „przysposobienia wojskowego", uprawianego ponadto z dobrej, a nieprzymuszonej woli. I zresztą, poco sięgać aż tak daleko: Przecież to my sami, własnemi rękoma wydarliśmy tabor kolejowy z rąk zaborcy, my uruchomiliśmy koleje, my dopomogliśmy do wygrania wojny r. 1920, choć się podówczas nikomu nie śniło ani o K. P. W., ani o „żołnierzach transportu", ani o p. pośle Starzaku.

W zapatrywaniach p. Ministra na rolę i charakter służby kolejowej odbija się wyraźnie wpływ nawyków myślowych, zakorzenionych w czasie długoletniej służby wojskowej nie całkiem jednak stosownych w odniesieniu do warunków rządzenia cywilnem przedsiębiorstwem państwowem. — Prawdą jest niewątpliwie, że bez dobrze funkcjonującego kolejnictwa niema wygranej wojny, i prawdą jest wobec tego, że koleje muszą być na wypadek wojny odpowiednio przygotowane, nie wynika jednak z tego, aby koleje należało nazawsze zmilitaryzować. Prawdą jest również naprzykład, że bez należytej aprowizacji też wygranej wojny niema. I to jest bodaj ważniejsze od transportu kolejowego, bo koleje istnieją dopiero od lat 100, zaś przedtem wojny odbywały się przez długie wieki bez kolejnictwa, a bez jedzenia, jak świat światem, nikt jeszcze wojny nie wygrał. Czyż zatem każdy rolnik ma być uznany za „żołnierza aprowizacji", a każdy fornal, żniwiarz czy młocarz, pastuch, rzeźnik czy piekarz za „pracującego w ścisłym przemyśle wojennym"? I to nie jest zresztą obojętne, że żołnierz służy 18 miesięcy, a pozatem jedynie w czasie ćwiczeń lub rzeczywistej potrzeby wojskowej. Kolejarz służy w swym fachu całe życie. Pobór do wojska na całe życie lub na lat 20 był wprawdzie praktykowany za Marji Teresy i Piotra Wielkiego, ale obecnie wyszedł już z mody i nie należy go wskrzeszać w kolejnictwie polskiem, tego bowiem nikt nie wytrzyma bez najbardziej tyrańskiego przymusu. A tą drogą trudno jest trafić do duszy kolejarza i wpoić w nią wolę zwycięstwa.

No i płacićby trzeba było nieco inaczej: conajmniej tak, jak płaci się wojsko prawdziwe i zerwaćby trzeba z metodami, których się w prawdziwem wojsku nie używa, a wreszcie ze względów ludzkości i praktycznego pożytku (podatki!) strzec się należy doszczętnego wytępienia cywilów.

P. Minister nie każe nam dziwić się, że jest wśród nas tylu oficerów. My się już temu nie dziwimy, mamy jednak pewne wątpliwości czy masowy napływ sił niefachowych i powierzchownie tylko przeszkolonych przyczynia się rzeczywiście do usprawnienia kolejnictwa a nadto mamy poważne zastrzeżenia co do owego „braterstwa broni". Nie mały to dla nas byłby zaszczyt i nie mały pożytek, gdyby pp. oficerowie, przydzieleni do służby kolejowej, chcieli być rzeczywiście naszymi towarzyszami broni. Jak dotąd jednak zajmują oni przeważnie stanowiska w Biurach Personalnych i robią tam to, czego w wojsku robić nie wolno, a mianowicie prowadzą „politykę personalną" tę samą politykę, jednostronną, krótkowzroczną, często stronniczą i niesprawiedliwą, która tyle wśród nas budzi słusznych żalów i głębokiego rozgoryczenia i która przyczynia się do dezorganizacji kolejnictwa zarówno w czasie pokoju jak i na wypadek wojny. I jeszcze inne funkcje spełniają pp. oficerowie w oparciu o niemniej licznych podoficerów. O tem lepiej może w tej chwili nie wspominać, w każdym jednak razie braterstwo broni wyobrażamy sobie zupełnie inaczej i radzibyśmy, aby życzenie p. Ministra spełniło się corychlej i aby wszystkie te kwasy i dasy można było odłożyć do lamusa, jako wspomnienie minionej niepowrotnie przeszłości.

A w końcu coś o sobie samych. Jest nas aż siedemnaście organizacyj i nie możemy się pogodzić. Byłoby nas nierównie mniej, gdyby nie K. P. W. i nie owa „polityka personalna", która zbyt gorliwie proteguje, popiera a nawet powołuje do życia coraz to nowe związki. Ale i bez tego nie byłoby zapewne wśród nas jednomyślności. Takie jest już prawo, taka jest wartość i uroda życia na swobodzie. Źle byłoby zresztą gdybyśmy wszyscy byli jednego zdania i jednakich poglądów. Byłoby to dowodem martwoty a i Min. Kom. miałoby z nami nierównie cięższy orzech do zgryzienia. Nam nikt członków nie nagania i nie dostarcza na zamówienie; my, chcąc — niechcąc, musimy ich werbować sami. Musimy i my trafiać do duszy pracownika, aby go natchnąć wolą zwycięstwa w słusznej i sprawiedliwej walce o nasze prawa służbowe i obywatelskie. Walkę tę prowadzimy w granicach prawa i lojalności obywatelskiej, nie zapominając o tem, co winniśmy państwu i Ojczyźnie naszej. Strajkowaliśmy w wolnej Polsce 2 razy: raz w r. 1923, gdy były t. zw. „wypadki krakowskie", drugi raz w r. 1926, gdy był przewrót majowy i mimo hańby, jaka z tego powodu na nas spada — nie żałujemy naszych postępków choćby dlatego, że gdyby nie nasze strajki, nie moglibyśmy zapewne napisać niniejszego artykułu w odpowiedzi na przemówienie p. Ministra. Znamy rzeczy bardziej z pozoru hańbiące niż strajk kolejowy: np. złamanie przysięgi żołnierskiej i odmowa posłuszeństwa prawowitemu dowódcy. Ale widzieliśmy na własne oczy ludzi prawych i szlachetnych, którzy się na to ważyli w przekonaniu, że wymaga tego dobro publiczne i interes Ojczyzny. I nie wiadomo co nas jeszcze czeka? Przecież nietylko komintern nam zagraża ale i inne czynniki! Któż wie, któż przewidzieć może, jak się potoczą wypadki i czego nieznane przeznaczenie, może i przez usta obecnego p. Ministra Komunikacji, od nas w przyszłości zażąda?

Żałujemy bardzo, że działalność nasza nie znalazła dotąd uznania w oczach p. Ministra, nie wątpimy jednak, że to już wkrótce nastąpi. Każda szczera, uczciwa i w szlachetnym celu podjęta praca prędzej czy później doczekać się musi sprawiedliwej oceny w sumieniu ludzi dobrej woli. I żałujemy również, że nie możemy dobrowolnie zrezygnować z naszej działalności mimo, że p. Min. wie dobrze, czego trzeba biednym kolejarzom i obiecał nas bronić wobec Rady Ministrów. Trudno się tem zadowolić, bo któżby nas wówczas bronił przed p. Ministrem i przed jego podwładnymi? A że potrzeba takiej obrony zachodzi — dowodzi tego choćby ostatnie zarządzenie o godzinowem, dowodzi codzienna, smutna i ubolewania godna, kronika życia pracowniczego w którem związki zawodowe spełniają zadanie szczytne, szlachetne i pożyteczne.

ZMIANA SYSTEMU DODATKÓW SŁUŻBOWYCH

Nowe przepisy o dodatkach dla drużyn parozowych za czas służby na parowozie wprowadziło Ministerstwo Komunikacji — zgodnie z zasadami strategji, z zastosowaniem metody zaskoczenia. Jedna jest tylko różnica: wojsko stosuje metodę zaskoczenia wobec nieprzyjaciela, zaś pp. oficerowie, związani z kolejarzami według słów p. Ministra, braterstwem broni — zastosowali ją wobec własnych podkomendnych. Pozwalamy sobie wątpić czy ten nowy wynalazek taktyczno - strategiczny znajdzie naśladowców w prawdziwem wojsku, a sądząc po pewnych, znamiennych faktach, nie mamy także i pewności czy sposób postępowania M. K. w tej sprawie jest w zupełności zgodny z zasadą rycerskiego honoru, która ma i powinna być regułą, normującą stosunek władz naczelnych do personelu P.K.P.

Wypada przypomnieć i podkreślić pewne fakty: Gdy w roku ubiegłym doszły nas pierwsze wieści o pracach „Komisji Usprawnienia Kolejnictwa" nad uproszczeniem metod biurowo-rachunkowych, związanych z wymiarem dodatków godzinowych i kilometrowych, zgłosiliśmy się natychmiast w M. K., celem uzyskania wyjaśnień i informacyj. Zapewniono nas wówczas uroczyście ze strony najbardziej miarodajnej, iż jedynym i wyłącznym celem, do którego zdąża Ministerstwo, jest uproszczenie administracji, i usunięcie nadmiaru formalistyki oraz inflacji papierków, że Ministerstwo zadowoli się oszczędnościami, które tą drogą uzyskane być mogą i że nie jest bynajmniej zamiarem władzy naczelnej obniżać zarobki maszynistów z tego tytułu, ani też uszczuplać globalną sumę kredytów budżetowych. Gdy w jakiś czas potem doszły nas wiadomości o „wywiadach w terenie", prowadzonych przez Przewodniczącego Komisji, p. inż. Tarwida, podjęliśmy znowu starania o wyjaśnienie zamiarów M. K. Dowiedzieliśmy się wówczas zupełnie przypadkowo, że Komisja robi obliczenia rozmaite, nie wyłączając i takich, które przewidują obniżkę stawek, ale miarodajne czynniki ponownie zaprzeczyły jakoby zamiar obniżenia zarobków traktowany był inaczej niż teoretycznie.

Poruszona przez nas opinja zainteresowanych pracowników zareagowała żywo na ujawnione przy tej sposobności projekty. Poglądom drużyn parowozowych dał pełny i wierny wyraz XIII-ty Walny Zjazd Delegatów naszego Związku, który podkreślił jasno, że chwila obecna jest najmniej sposobna do podejmowania takich eksperymentów. Sytuacja nietylko materjalna, ale i moralna w szeregach pracowniczych przedstawia wiele do życzenia z punktu widzenia spokoju społecznego. Wszak spoczywa na nas dotąd całym swym ciężarem „podatek specjalny", wszak to my składamy od szeregu lat coraz to nowe ofiary na ołtarzu równowagi budżetowej. W dodatku, rosną ostatnio koszty utrzymania, zwyżkują ceny żywności ponad normę sezonową. Nie jest tedy rzeczą bezpieczną drażnić pracowników dalszemi jeszcze obniżkami w okresie niepokojów i fermentów, które z punktu widzenia istniejącego stanu rzeczy, są napewno kłopotliwe i conajmniej niepożądane.

Czekaliśmy cierpliwie, aby móc o uchwałach Walnego Zjazdu poinformować osobiście p. Ministra Komunikacji, obawialiśmy się bowiem, aby aparat administracyjny nie spaczył bądź to sensu, bądź też intencyj tych uchwał. Na audjencji dn. 26.V.1936 staraliśmy się p. Ministra zapoznać z zagadnieniem od strony, z której patrzą na nie pracownicy i usiłowaliśmy przekonać go o słuszności naszego stanowiska. Niestety, p. Minister nie znał jeszcze wówczas tej sprawy, a — obecny na audjencji, p.

Dyr. Biura Personalnego nie uważał za stosowne wyjaśnić mu sytuacji, która była napewno w zupełności dojrzała do stanowczych rozstrzygnięć, skoro już dn. 30.V.1936 p. Minister podpisał nowe zarządzenie i skoro dnia następnego wydrukowany i wydany został Dziennik Urzędowy, w którym to zarządzenie zostało umieszczone z ważnością natychmiastową.

Nie jest wykluczone, iż wszystko to było dziełem przypadku i że się to tylko mimowoli tak złożyło. Trudno jednakże składać na karb przypadku fakt niewątpliwy, iż w ciągu miesiąca czerwca, a więc już po wydaniu zarządzenia i wspomnianego Dziennika Urzędowego, zapewniali nas miarodajni, kompetentni i dobrze poinformowani kierownicy i referenci, zarówno w Departamencie Mechanicznym, jak też i w Biurze Personalnem M. K., że sprawa zmiany systemu dodatków służbowych nie jest jeszcze zdecydowana, że zapewne nie prędko dojrzeje do rozstrzygnięcia i że M. K. napewno uprzedzi Związek i interesowanych pracowników o swoich zamiarach. Tu już niewątpliwie mamy do czynienia z świadomą celu i uświęcającą środki metodą maskowania posunięć i zaskakiwania — towarzyszy broni.

Tylko tą metodą wytłumaczyć można także i ten fakt, że Dziennik M. K. Nr. 33 z datą 1 czerwca 1933 r. rozesłany został dopiero dnia 20 tegoż miesiąca, że nie ukazała się o nim żadna wzmianka w prasie i że otrzymaliśmy wcześniej wyjaśniające pismo M. K. niż sam tekst zarządzenia.

Przypomnieliśmy to wszystko dlatego tylko, aby scharakteryzować należycie atmosferę stosunków w administracji kolejowej i nie zatrzymujemy się nad tem dłużej, albowiem nie jesteśmy zwolennikami wałkowania niewczesnych żalów, ani też zapisywania w rejestr rzeczy minionych i przebrzmiałych.

Interesuje nas więcej pytanie, jak sobie wyobraża M. K. praktyczne skutki wprowadzenia nowego systemu i jakie względy zdecydowały o takiem właśnie, nie innem, rozstrzygnięciu zagadnienia.

Trudno jest i wstydby było nawet przypuścić, iż M. K. nie zdawało sobie sprawy z efektu finansowego nowego systemu dla drużyn, jak niemniej i z faktu, że system ten nie da się właściwie niczem uzasadnić ze strony, że tak powiemy, moralnej, t. j. z punktu widzenia zasad słuszności i sprawiedliwości.

Ma być płacony dodatek z reguły za rozkładowy czas jazdy, a więc za czas teoretyczny, a co gorsze, często fikcyjny. Za jednym zamachem uwolniła się administracja od wielu trosk, oraz od odpowiedzialności za ważny odcinek swej działalności. Można już teraz wyznaczać dowolnie długi czas przyjęcia parowozu, bo za to P.K.P. nie płacą, można wyznaczać jakie się komu podoba, choćby najfantastyczniejsze i najbardziej bezproduktywne turnusy z 20 i więcej godzinami „leżenia" w parowozowni zwrotnej, bo i to już teraz nic nie kosztuje, można tolerować maglowanie po stacjach pośrednich, byle tylko nie trwało to dłużej niż 3 godziny ponad rozkład, można oszczędzać, jak się komu podoba na przerwach w pracy przetokowej, można wreszcie patrzeć z olimpijskim spokojem, jak drużyny czekają na węgiel po 5 i 6 godzin w kolejce, bo co to kogo obchodzi, jak długo drużyna stoi bezpłatnie, a raczej na koszt własny pod parowozownią? Uderza w oczy jawny nonsens i jawna niesprawiedliwość jednakiego wynagrodzenia za różny, nawet dwu i trzykrotnie dłuższy czas, już nie służby, ale nawet pobytu po za stałą siedzibą służbową. A przecież owe dodatki są i mają być ekwiwalentem djet służbowych i odszkodowaniem za zwiększone wydatki w drodze, co zależy nie od rozkładowego czasu jazdy, lecz od czasu nieobecności w miejscu zamieszkania.

Nie mamy w tej chwili do dyspozycji dostatecznej liczby przykładów i nie możemy wobec tego ani określić globalnej obniżki zarobków, ani też ocenić ściśle procentu strat przeciętnych, zestawionych z większej ilości turnusów, czy też z większej ilości parowozowni. To pewne jednak, że bywają turnusy, ułożone w ten sposób, iż obniżka zarobków przekracza 80%. Najniższa, obliczona przez nas strata waha się około 20%, pominąwszy oczywiście przetoki, który stanowią zagadnienie odrębne i gdzie obniżka, nie licząc „przerw w manewrowaniu", wynosi 11.11%. Wszystko to daje się łatwo obliczyć i przewidzieć, a wobec tego, uznane być musi za wyraz świadomych zamierzeń M. K.

Jakaż jest tedy racja wprowadzania takiej rewolucji w dziedzinę dodatków służbowych dla służby parowozowej? Oczywiście, przedewszystkiem oszczędność. Istotnie, uproszczenie systemu doprowadzone zostało prawie do ideału, a obniżenie stawek, a więc i globalnej sumy wydatków, przekracza wszystko, czego się można było rozsądnie obawiać. Wolno nawet przypuścić, że chodziło w pierwszym rzędzie o oszczędności na obniżce stawek, o czem świadczy np. nowe zarządzenie o wagono-strefowem, w którem systemu ani na jotę nie uproszczono, ale za to stawki obcięto dotkliwie.

Istnieje jednak jeszcze jedna strona zagadnienia, — jak się rzekło wyżej — moralna. Czy wolno oszczędzać w tym warunkach i w taki sposób, czy wolno tak traktować personel dotknięty, podrażniony i wyniszczony tyloma obniżkami, pożyczkami, podatkami i t. d.? Czy jest to właściwa metoda uspokajania wzburzonych umysłów, przywiązywania pracownika do Państwa, zbrojenia moralnego „żołnierzy transportu" do zadań, których oczekuje od nich kraj, armja i p. Minister Komunikacji?

Nie wiemy, jak zareagują na to ostatnie posunięcie swej władzy naczelnej pracownicy parowozowi. Obowiązkiem naszym jest stwierdzić z tego miejsca, iż znowu i nie poraz pierwszy słowa, przyrzeczenia, obietnice i zapewnienia sprzeczne są z czynami i że metoda taka, urastająca do znaczenia systemu, podrywa autorytet władzy, zabija w pracownikach zaufanie w pewność praw i w względną choćby stałość egzystencji. Skutki są i muszą być ujemne i jeśli nie ujawnią się dziś jeszcze, to napewno pomnożą bogaty już i bez tego kapitał bolesnych krzywd, słusznych, a zlekceważonych pretensyj i głębokiej niewiary w możność zdobycia sprawiedliwości w dotychczasowych warunkach i przy pomocy stosowanych dotąd metod i środków działania.

Prawda—zarządzenie wprowadzone zostało tytułem próby i będzie poddane rewizji, „jeśli zajdzie potrzeba", po upływie 3 miesięcy. Postanowienie to jest niewątpliwie bardzo dowcipne, ale i pracownicy parowozowi nie są aż tak naiwni. Nikt nie uwierzy, aby system, którego skutki i efekty obliczone być mogą i obliczone były napewno co do grosza, potrzebował próby ze względów rzeczowych. Próba ta potrzebna jest nietyle systemowi, ile samym pracownikom parowozowym. Oni mają odegrać rolę królików doświadczalnych, oni mają z własnej kieszeni opłacić koszty tego eksperymentu. Ale dano im zato szanse.

Dalsze losy naszych uprawnień, przyszły poziom naszych zarobków— co więcej — przyszłość wszystkich wogóle uprawnień naszych i przyszłe stanowisko naszego zawodu zależą w tej chwili od sposobu zachowania się pracowników parowozowych w okresie najbliższych trzech miesięcy. Tej niecodziennej, a może i jedynej na długie lata szansy, tej niezwykłej możliwości, nie wolno nam zmarnować.

Nie łudźmy się, że zdołamy kogokolwiek przekonać słowami, perswazją czy prośbą. Gra idzie o stawkę zbyt wielką i zbyt wartościową, bo o jedno z najcenniejszych uprawnień naszego zawodu. Nie spodziewajmy się również, aby ktokolwiek uląkł się papierowych rezolucyj, protestów czy uchwał.

Jedną widzimy tylko przed sobą drogę w granicach prawa, obowiązków służbowych i lojalności obywatelskiej — natychmiastowe zlikwidowanie rozłamu, odbudowanie jedności organizacyjnej, zerwanie z wszelkim oportunizmem, odrzucenie cudzej opieki i zadokumentowanie tą drogą stanowczej woli naszej, aby się bronić własnemi siłami przed krzywdą i tą, która nas właśnie dotyka i tą, która nas dotknie w przyszłości bez wątpienia, jeśli okażemy obecnie, żeśmy już całkowicie zaprzepaścili w szeregach naszych zdrowy rozsądek i że nie jesteśmy warci lepszego traktowania, niż to, które nas obecnie spotkało.

Po otrzymaniu tekstu nowego zarządzenia o dodatkach za czas służby na parowozie, Prezydjum dostarczyło odpowiednią ilość egzemplarzy Dziennika Urzędowego K. P. Zarządom Okręgowym oraz wydało instrukcje organizacyjne w specjalnym okólniku. Tą drogą podkreślamy po-

nownie powagę chwili w której wszystko zależy od sposobu zachowania się członków. Winno ono powadze tej odpowiadać w całej pełni. To też czas już najwyższy położyć kres wszelkim wichrzeniom i jałowej dyskusji nad odprawami i nadzwyczajnemi zjazdami, czas przystąpić do pracy nad zagadnieniem dla nas najważniejszem i stanowiącem właściwe zadanie organizacji zawodowej. Mimo tylu rozczarowań i zawodów, doznanych w przeszłości, spodziewamy się, że tym razem maszyniści polscy spełnią należycie obowiązek swój wobec siebie samych, wobec swoich rodzin i wobec przyszłości swego zawodu.

Poniżej omawiamy szczegółowo tekst przepisów o godzinowem oraz o wagonowo - strefowem dla kolei wąskotorowych.

GODZINOWE.

Zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6 140/7.36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 33, poz. 162) wydane na podstawie § 10 ust. (2) rozp. Rady Ministrów z dn. 1.I.34 o uposażeniu pracowników przedś. „P. K. P." zawiera postanowienia następujące:

Drużynom parowozowym na kolejach normalno - torowych oraz na górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się **za czas pełnienia służby w drodze na parowozie** dodatek godzinowy w wymiarze następującym:

1) **dla maszynisty:** na pociągach pasażerskich pospiesznych za godzinę — 170 groszy; na pociągach pasażerskich osobowych—135 gr,; na pociągach towarowych — 110 gr.

2) **dla pomocnika maszynisty:** na pociągach pasażerskich, pospiesznych — 110 gr.; na pociągach pasażerskich osobowych — 105 gr.; na posiągach towarowych — 90 gr.

3)**dla palacza (trzeciaka):** na pociągach pasażerskich pospiesznych — 80 gr.; na pociągach pasażerskich osobowych — 75 gr.

Dodatek ten wypłaca się drużynie pełniącej służbę na parowozie **za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu do chwili przyjazdu na stację końcową określony w służbowym rozkładzie jazdy.** Dla pociągów które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy miarodajny jest czas rzeczywistego odjazdu ze stacji objęcia i rzeczywistego przyjazdu do miejsca przeznaczenia.

Pociągi mieszane, towarowo-osobowe zalicza się do towarowych, zaś mieszane osobowo-towarowe do pasażerskich; rozstrzyga określenie, zawarte w służbowym rozkładzie jazdy.

Za czas służby na parowozach, jadących luzem, drużyna otrzymuje dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla pociągów towarowych (maszynista — 110 gr., pomocnik — 90 gr.).

Drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja, popychy) otrzymują dodatek godzinowy w wysokości, zależnej od rodzaju pociągu, przy którym były w tym charakterze zatrudnione.

W razie rozwiązania w drodze na jednej ze stacyj pośrednich całego pociągu lub w razie takiego zepsucia się parowozu w drodze, że dalej danego pociągu prowadzić nie może, — drużyna parowozowa otrzymuje dodatek godzinowy tylko za czas faktycznej służby do stacji rozwiązania pociągu, lub do stacji zmiany parowozu.

Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze jak dla **maszynistów** pociągó pasażerskich - osobowych (135 gr.), zaś pomocnicy maszynistów wagonów motorowych otrzymują dodatek w wymiarze jak dla pomocników maszynistów pociągu towarowego (90 gr.).

Za czas przetaczania parowozem manewrowym otrzymuje drużyna dodatek godzinowy w wymiarze następującym:

maszynista — 32 gr.
pomocnik — 24 gr.

Dodatek ten otrzymują drużyny za czas trwania manewrowania **parowozem manewrowym** na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, licząc od chwili objęcia służby parowozowej przez drużynę, do chwili ukończenia pracy manewrowej lub zdania następnej drużynie.

Za czas przetaczania parowozem od pociągu na stacji zwrotnej otrzymują drużyny dodatek godzinowy w wysokości:

dla maszynisty — 40 gr.
dla pomocnika — 30 gr.

Bliższych wyjaśnień co do warunków przyznawania tego dodatku zarządzenie nie zawiera.

Za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie wyznaczonych przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych w poszczególnych parowozowniach głównych oraz za czas ogrzewania składów pociągów na stacjach parowozami specjalnie do tego celu wyznaczonemi otrzymuje drużyna parowozowa za każdą godzinę tej pracy połowę stawki dodatku godzinowego, wyznaczonego dla przetoków parowozem manewrowym (maszynista — 16 gr., pomocnik 12 gr.).

Drużyny parowozowe, obsługujące na linjach normalnotorowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu DOKP Katowice oraz w Zagłębiu Dąbrowsko-Krakowskiem (obszar ograniczony linjami: Grodziec—Ząbkowice — Łazy; Ząbkowice — Strzemieszyce — Maczki — Szczakowa — Trzebinia — Siersza Wodna; Trzebinia — Bolęcin — Chrzanów—Oświęcim — Dziedzice — Goczałkowice) otrzymują za czas jazdy temi pociągami dodatek godzinowy dla pociągów towarowych zwiększony o 10% (maszynista — 121 gr., pomocnik — 99 gr.). Z podwyżki tej nie korzystają drużyny, zatrudnione na górnośląskich kolejach wąskotorowych oraz drużyny, obsługujące pociągi towarowe, kursujące tylko częściowo na terenie Zagłębia (np. z Tarnowskich Gór do Częstochowy, ze Szczakowej do Krakowa, z Oświęcimia do Zebrzydowic i t. p.).

Drużyna parowozowa, zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji końcowej ponad 3 godziny, otrzymuje za 4-tą i następne godziny spóźnienia odpowiedni dodatek godzinowy w wymiarze normalnym, przewidzianym dla danego rodzaju pociągu.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy, niż 3 dni (72 godziny) otrzymują drużyny parowozowe oprócz godzinowego — za cały czas delegacji, licząc od dnia wyjazdu ze stałej siedziby służbowej do dnia powrotu — ponadto 30% normalnych djet w wysokości, zależnej od posiadanej grupy uposażenia. Za delegacje krótsze, niż 3 dni, nie wypłaca się djet.

Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę końcówki do 30-tu minut włącznie, zaś końcówkę w ilości powyżej 30 do 59 minut liczy się za całą godzinę.

Drużyny parowozowe, mające stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, otrzymują dodatki godzinowe, obliczone według tych samych zasad, przyczem jednakże za czas zatrudnienia na tym obszarze przelicza się stawki na guldeny gdańskie według relacji 1 grosz = 1 fenig gdański.

Zarządzenie wchodzi w życie z dn. 1 czerwca 1936 r. na obszarze W. M Gdańska z dniem ogłoszenia. Po upływie 3-miesięcznego okresu próbnego będzie ono poddane rewizji.

System przyjęty w omawianem zarządzeniu różni się istotnie od systemu godzinowo - kilometrowego, który obowiązywał dotychczas. Obliczenie wysokości dodatku i porównanie z zarobkami uzyskiwanemi dotąd dokonane być może tylko na przykładach praktycznych na podstawie służbowego rozkładu jazdy poszczególnych pociągów oraz czasu jazdy przypadającego na poszczególne turnusy. Teoretyczne obliczenie różnicy możliwe jest (z zastrzeżeniem podanem poniżej) tylko w służbie przetokowej wykonywanej parowozem manewrowym. Obniżka (teoretyczna) wynosi tutaj 11.11%.

Celem umożliwienia obliczeń i uniknięcia pomyłek podkreślić należy co następuje:

Dodatek kilometrowy został zupełnie zniesiony, a wobec tego zarobki będą od dn. 1.VI.36 zupełnie niezależne od ilości przejechanych kilometrów.

Nie wypłaca się dodatku godzinowego za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, za czas opóźnienia pociągu jeśli spóźnienie to nie przekracza 3 godzin, za czas jazdy celem objęcia służby oraz za czas powrotu (bez parowozu) po ukończeniu służby.

O pociągach gospodarczych nowe zarządzenie wogóle nie wspomina. W braku norm szczególnych sądzić

należy, że na pociągach tych, o ile mają przewidziany rozkład jazdy drużyny będą otrzymywały dodatek całej stawki dla pociągów towarowych za rozkładowy czas jazdy, jeśli zaś pociąg gospodarczy rozkładu jazdy nie posiada — drużyna otrzyma dodatek za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu do chwili przyjazdu na „miejsce przeznaczenia", ponadto zaś, jeśli na owem „miejscu" wykonywać będzie manewry — być może — także i godzinowe za przetaczanie parowozem od pociągu o ile oczywiście władze zechcą uznać owo „miejsce przeznaczenia" za „stację zwrotną".

Na przetoku godzinowe należy się za czas od chwili objęcia służby parowozowej przez drużynę do chwili zdania parowozu następnej drużynie lub też do chwili **ukończenia pracy manewrowej.** Według przepisów poprzednio obowiązujących dodatek ten wypłacano za czas od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę do chwili oddania parowozu do parowozowni lub zdania go następnej drużynie. Różnica rzuca się w oczy: nowy tekst umożliwia potrącanie z czasu pracy opłacanego dodatkiem wszystkich, choćby nawet najkrótszych „przerw w pracy manewrowej" i to bez obowiązku odsyłania w tym celu parowozu do parowozowni. Spodziewać się można, iż nasza, znana z pomysłowości administracja, pobudzona do szczególnej gorliwości względem na premję przetokową będzie korzystać z tej możliwości w pełnym zakresie, skutkiem czego teoretyczna obniżka stawki (11.11%) powiększy się znakomicie.

Wagonowo - strefowe.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/39/6.36 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach lub na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 33, poz. 163), wydane również na podstawie § 10 ust. (2) przepisów uposażeniowych pozostawia dotychczasowy system zupełnie bez zmiany i ogranicza się — nieliczące uzupełnień nie mających istotnego znaczenia — do dosłownego przedruku postanowień obowiązującego poprzednio rozp. M. K. z dn. 9.XII.31 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 190. Nowość stanowią tylko stawki dodatku dla poszczególnych kolei obniżone średnio o 20, mniej więcej procentów. Stawki, wyznaczone według nowej organizacji są następujące:

Dyrekcja Warszawska.

kolej	Sierpecka	gr. 20
„	Mławska	„ 20
„	Ostrołęcka	„ 23
„	Kujawska	
	Odcinki Konin — Anastazewo	
„	i Jabłonka Słupecka—Smoprolno z odgałęzieniem do Wilczyna	gr. 23
	inne odcinki	„ 27
„	Podlaska	„ 27
„	Rogów — Biała Rawska	„ 27

Dyrekcja Radomska.

kolej	Zwierzyniec — Biłgoraj	gr. 16
„	Antonowiecka	„ 23
„	Jędrzejowska	„ 24
„	Nałęczowska	„ 28
„	Hrubieszowska	„ 31
„	Wołyńska	„ 20

Dyrekcja Wileńska.

kolej	Orańczyce — Prużana	gr. 16
„	Bracławska	„ 24
kolej	Juraciszki—Piesiewicze	gr. 24
„	Marcinkaniecka	„ 24
„	Poleska	„ 24
„	Baranowicka	„ 24
„	Nowo-Święciany — Kobylniki	gr. 28
„	Nowogródzka	„ 30
„	Garwja — Iwje	„ 24
„	Wileńska obwodowa	„ 30

Dyrekcja Lwowska.

kolej	Nowy Łupków — Cisna	gr. 31

Dyrekcja Poznańska.

kolej	Wieluńska	gr. 20

Wspomniane już wyżej uzupełnienia polegają na wprowadzeniu nowych zasad podziału stawki w wypadkach, których poprzednie przepisy nie przewidywały; a w szczególności 1) przy obsłudze pociągu tylko przez drużynę parowozową, kiedy kierownikiem parowozu jest maszynista, dodatek przypada w 60% maszyniście, a w 40% pomocnikowi lub palaczowi; 2) przy obsłudze pociągu motorowego przez jednego konduktora, będącego jednocześnie kierownikiem pociągu, przypada 55% dodatku motorowemu, a 45% kierownikowi pociągu.

Zarządzenie weszło w życie z dn. 1 czerwca 1936 r.

OBNIŻENIE STAWKI PREMJOWEJ ZA OSZCZĘDNOŚCI OPAŁOWE

Na konferencji dn. 28 maja 1936 r. zawiadomił p. Dyr. Dep. Mech. M. K. **inż. M. Słodolski** Prezesa Związku kol. **M. Siadaka,** iż Ministerstwo Komunikacji opracowuje zarządzenie mające za przedmiot obniżenie stawki premjowej za oszczędności opałowe.

Dotychczasowa stawka premjowa wynosząca około zł. 8.25, z czego przypadało około 8 zł. dla drużyn parowozowych pozostała zaś reszta dla pracowników administracji, obowiązuje już od dłuższego czasu i ustalona była wówczas gdy P. K. P. płaciły po zł. 20 — 25 za tonnę węgla. Obecnie cena węgla została znacznie zniżona i wynosi zł. 15 za węgiel gruby a zł. 10 za węgiel drobniejszych sortvmentów. W tych warunkach stawki premjowe dochodzące niemal do wysokości ceny węgla nie mogą być dłużej utrzymane, gdyż nie mają już uzasadnienia ekonomicznego. To też utrzymanie stawki tej w dotychczasowej wysokości wywołało interwencję Najwyższej Izby Kontroli Państwa, na skutek której M. K. zmuszone jest stawkę obniżyć do wysokości odpowiadającej obecnym cenom węgla.

Należy liczyć się z obniżką stawki premjowej do wysokości około 7-miu złotych przyczem procentowy udział drużyn parowozowych będzie utrzymany w dotychczasowym stosunku. Stanowisko M. K. w tej sprawie jest już zdecydowane a wobec tego oczekiwać należy wydania odpowiednich zarządzeń już w czasie najbliższym.

XIII WALNY ZJAZD DELEGATÓW

Warszawa 5-6 kwietnia 1936 r.

PROTOKÓŁ OBRAD

(w skróceniu)

DRUGI DZIEŃ OBRAD

6. IV. 1936 r.

Dokończenie.

Przewodniczący zarządza rozdanie kart głosowania, poczem ogłasza przerwę, celem wypełnienia kart i złożenia głosów. Złożone karty Prezydjum Zjazdu przekazuje Komisji Matce dla obliczenia wyników głosowania, poczem przewodniczący Zjazdu otwiera obrady nad następnym punktem porządku obrad, t. j. nad sprawozdaniem **Komisji Kasy Odpraw Emerytalnych.**

Imieniem komisji oświadcza kol. **Jaworski** (Warszawa), że nie uzgodniła ona swego stanowiska i nie może wobec tego wystąpić z wnioskami we własnem imieniu, a w tych warunkach postanowiła przekazać wszystkie zgłoszone w tej sprawie wnioski Zjazdowi do bezpośredniego załatwienia. Są to wnioski następujące:

Wniosek kol. **Wilda** (Stanisławów). Referuje sam wnioskodawca, odczytując dosłowną jego treść i podając uzasadnienie.

Wniosek kol. **Kowalczyka** (Kraków), oparty na zasadach, podobnych do wniosku kol. Wilda, referuje również osobiście wnioskodawca.

Wniosek kol. **Laska** (Bydgoszcz). Wnioskodawca wycofuje przed zreferowaniem.

Wniosek kol. **Tyczki** (Tarnowskie Góry) oraz wniosek kol. **Bakinowskiego** (Wołkowysk) referują wnioskodawcy osobiście.

Wniosek Prezydjum Związku, wydany drukiem, podany do wiadomości kół i okręgów, przedyskutowany na zjazdach okręgowych i znany wobec tego dokładnie ogółowi członków, referuje i wyjaśnia kol. **Borkowski.** Przedewszystkiem opisuje powstanie i dotychczasową historję K. O. E., zastanawiając się bliżej nad modyfikacjami, które wprowadzone zostały do pierwotnego stanu rzeczy w tym celu, aby funkcjonowanie kasy usprawnić. Jednakże wszystkie zastosowane dotąd środki okazały się niewystarczające. Powód leży w tem, że Kasa nie była dotąd oparta o założenia naukowe, a podstawy jej kalkulacji nie mieściły się w granicach rachunku ubezpieczeniowo-technicznego. Projekt, który Prezydjum obecnie przedkłada, opracowany jest fachowo, czyni zadość wymogom wiedzy ubezpieczeniowej i wobec tego daje solidne podstawy pewności przewidzianych w nim świadczeń. Takiego uzasadnienia i takiej podstawy naukowej nie mają inne projekty, Zjazdowi przedłożone, a wobec tego wzywa Zjazd, aby przyjął wniosek Prezydjum.

Przewodniczący otwiera dyskusję.

Kol. **Makiewicz** (Łódź): Kasa Odpraw Emeryt., istniejąca przy Związku, była nietylko wadliwie skonstruowana w swem założeniu, lecz i wadliwie prowadzona. Ani regulamin pierwotny, ani też późniejsze modyfikacje nie liczyły się z interesami młodych, a faworyzowały wyraźnie starych i najstarszych, którym przyznawały świadczenia nadmierne ze szkodą i krzywdą współkolegów. Załamanie podstaw finansowych Kasy jest rzeczą zrozumiałą, zwłaszcza na tle panujących obecnie stosunków gospodarczych, lecz właśnie dlatego Prezydjum mogło i powinno było to przewidzieć. Uchwała XII-go Walnego Zjazdu, rozdzielająca odprawę na połowę, była tylko półśrodkiem i nie mogła zapobiec złu. Obecny projekt Prezydjum jest również nierealny, wymaga bowiem posiadania i oprocentowania już w dniu dzisiejszym zgórą 700.000 zł., rezerw, których organizacja nie posiada. Najmądrzejszem wyjściem z sytuacji byłoby zupełne zlikwidowanie K. O. E., jednakże na wypadek, gdyby Zjazd poglądu tego nie podzieli, mówca przedkłada swój własny projekt, który uważa za realny i nadający się do przyjęcia.

Kol. **Borkowski** uważa projekt kol. Makiewicza za nierealny, nie przewiduje on bowiem żadnych rezerw.

Kol. **Wild** (Stanisławów) krytykuje projekt Prezydjum, uważając go za krzywdzący i niemożliwy do przyjęcia. Wypowiada się za zupełnem zniesieniem K. O. E.

Kol. **Hargesheimer** (Kołomyja) nie ma zaufania do obliczeń naukowych, na których oparty jest projekt Prezydjum. Popiera projekt kol. Wilda, który uznaje za realny.

Kol. **Bartuś** (Katowice) zwróciwszy uwagę Zjazdu na szkodliwy i zgubny wpływ K. O. E. na ogólne interesy organizacji oraz wychodząc z założenia, że obecnie na racjonalną reformę tej Kasy jest już zapóźno, stawia imieniem okręgu katowickiego wniosek o zupełne zlikwidowanie K. O. E. przy zachowaniu zapomogi chorobowej i utrzymaniu składki członkowskiej w wysokości 3 zł. miesięcznie z przeznaczeniem wyłącznie na cele organizacyjne.

Kol. **Stachowiak** (Pruszcz - Bagienica): Młodzi członkowie Związku płacili przez wiele lat składki na pokrycie odpraw dla starszych. Już dziś jest niewątpliwe, że ponieśli z tego tytułu straty. Zachodzi jednak poważna obawa, że im dłużej utrzymywać się będzie K. O. E., tem większe będą te straty, a ponadto i cała organizacja może stanąć przed widmem bankructwa. Wobec tego należy K. O. E. zlikwidować przy utrzymaniu składki organizacyjnej 3 zł. Możnaby ewentualnie podnieść składkę do 4 zł. i stworzyć na nowych zasadach jakąś kasę pośmiertną.

Kol. **Tyczka** (Tarnowskie Góry): K. O. E. należy zlikwidować, składkę określić na 3,50 zł. i stworzyć kasę pośmiertną o świadczeniach około 200 złotych.

Wobec przedłużania się dyskusji, przewodniczący proponuje wybór mówców generalnych, Zjazd jednakże propozycję odrzuca i postanawia zamknąć dyskusję i przystąpić do głosowania.

Przewodniczący poddaje kolejno pod głosowanie: projekt **Prezydjum Związku** — odrzucono, projekt kol. **Wilda** — odrzucono większością głosów, projekt kol. **Kowalczyka** — odrzucono większością głosów, projekt kol. **Makiewicza** — odrzucono większości głosów, projekt kol. **Tyczki** — wycofano, projekt kol. **Bakinowskiego** — wycofano.

Kol. **Borkowski** przedstawia Zjazdowi modyfikację pierwszego projektu Prezydjum, przewidującą wkładkę na rzecz K. O. E. w wysokości zł. 3,50 miesięcznie oraz stosownie podwyższone stawki świadczeń.

Kol. **Bartuś** uważa zmodyfikowany projekt kol. Borkowskiego za niemożliwy do przyjęcia, albowiem wprowadza on podwyższenie składki zamiast jej obniżenia. Poleca uwadze Zjazdu propozycję kol. Stachowiaka wprowadzenia kasy pośmiertnej przy wkładce 4 zł.

Kol. **Wojnarski** (Chełm) oświadcza się za zlikwidowaniem K. O. E. i jest przeciwny wprowadzaniu jakichkolwiek innych tego rodzaju świadczeń.

Kol. **Zieliński** (Łódź) i kol. **Szachta** (Tczew) domagają się zlikwidowania K. O. E.

Na wniosek kol. **Wojnarskiego** Zjazd uchwala zakończenie dyskusji. Przed głosowaniem zabiera głos kol. **Siadak,** nawołując Zjazd do rozwagi i ostrożności w załatwianiu tej ważnej sprawy. Opinja członków opowiada się za utrzymaniem Kasy i aczkolwiek argumenty przeciwników Kasy są bardzo poważne i niewątpliwie uzasadnione, baczyć należy, aby przez zbyt pochopną decyzję nie wyrządzić szkody organizacji.

Przewodniczący poddaje pod głosowanie wniosek o zniesienie Kasy Odpraw Emerytalnych. Za wnioskiem oświadczyło się 45 delegatów, przeciw wnioskowi 36 delegatów. Pozostali wstrzymali się od głosowania. Wobec tego przewodniczący stwierdza, iż Kasa Odpraw Emerytalnych przestała istnieć z dniem 6.IV. 1936 r. i podlega od tego dnia likwidacji.

Głos otrzymuje kol. **Świtalski** (Lwów), który imieniem Komisji Matki ogłasza wyniki wyborów do Prezydjum Związku i Głównej Komisji Rewizyjnej. Otrzymali głosów: **na prezesa Związku:** kol. **Siadak** (Poznań) 73, kol. **Borkowski** (Warszawa) 42; **na I-go wiceprezesa:** kol. **Pruszyński** (Warszawa) 77, kol. **Komorowski** (Warszawa) 37, **na II-go wiceprezesa:** kol. **Hernet** (Bydgoszcz) 61, kol. **Kuczkowski** (Lwów) 32, **na sekretarza generalnego:** kol. **Spyt** (Kraków) 81, kol. **Siadak** (Poznań) 32, **na skarbnika Związku:** kol. **Lisiewicz** (Warszawa) 98, kol. **Jastrzębski** (Warszawa) 16.

Wobec tego Prezydjum Związku wybrane zostało w składzie następującym: prezes kol. **Siadak,** wiceprezesi: kol. **Pruszyński** i kol. **Hernet,** sekretarz generalny kol. **Spyt,** skarbnik kol. **Lisiewicz.**

Członkami Głównej Komisji Rewizyjnej wybrani zostali kol. kol.: **Janus Edmund** (Katowice) — głosów 97, **Maciejewski Józef** (Wilno) — głosów 87, **Królikowski Franciszek** (Bydgoszcz) — głosów 58. Zastępcami członków G. K. R. zostali kol. kol.: **Malinowski Teofil** (Poznań) — głosów 103, **Łotkowski Władysław** (Skarżysko) — głosów 95 i **Haberstock Franciszek** (Lwów)—głosów 92.

Wszyscy wybrani mandaty przyjęli.

Po wygłoszeniu szeregu przemówień, w których podnoszono zasługi oraz wieloletnią owocną i uczciwą, a pełną poświęcenia pracę ustępujących członków Prezydjum i Głównej Komisji Rewizyjnej, przewodniczący zamknął obrady Zjazdu o godzinie 22 minut 30.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 2.IV. w Ministerstwie Skarbu w sprawie skasowania podatku od godzinowo - kilometrowego i w sprawie zmniejszenia wysługi emerytalnej o 1/4 za lata zaborcze — Borkowski.

Dnia 4.IV. w Ministerstwie Skarbu u wiceministra p. Grodyńskiego w

sprawie zniesienia podatku od godzinowo - kilometrowego — Borkowski, Siadak, Spyt.

8.IV. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie aparatów „Pyram" i przydzielenia trzeciaków na parowozy pociągowe — Siadak.

16.IV. w Ministerstwie Skarbu w sprawie zniesienia podatku od godzinowo - kilometrowego — Spyt, Hernet, Lisiewicz.

17.IV. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie aparatów „Pyram", przydzielenia trzeciaków na parowozy pociągowe, skasowania podatku od godzinowo - kilometrowego, w sprawie translokacji pracowników, oraz urlopu dla kol. kol. Spyta i Borkowskiego — Siadak Pruszyński Hernet, Spyt, Lisiewicz.

4.V. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie awansów i przemianowań i w sprawie przyznania urlopu kol. kol. Spytowi i Borkowskiemu, i w sprawie zniesienia podatku od godzinowo - kilometrowego — Siadak, Pruszyński i Spyt.

18.V. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie godzinowo - kilometrowego oraz w sprawie zniesienia podatku od godzinowo - kilometrowego i w sprawie przyznania godzinowo - kilometrowego dla monterów wagonów motorowych — Siadak.

26.V. u p. Ministra Komunikacji w sprawach: zmiany obowiązującej ustawy emerytalnej, przyznania drużynom parowozowym za rok służby 1½ roku, w sprawie godzin.-kilometrowego, awansów i etatów, oraz w sprawach dyspozytorów i maszynistów - instruktorów — Siadak, Pruszyński, Spyt, Lisiewicz, Gunderman.

28.V. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie nowych stawek premjowych za mniejsze zużycie paliwa na parowozie — Siadak.

10.VI. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie godzin. - kilometr. dla pomocników maszynisty wagonów motorowych (monterów) i w sprawie kol. Galickiego z Iłowa.

16.VI. w D. O. K. P. Warszawa w sprawach Berga, Juraszka z Warszawy, Siewierskiego, Muszyńskiego i Rutkowskiego z Kutna, oraz Duszyńskiego z Koła Warszawa—Praga — Pruszyński.

18.VI. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie translokacji kol. kol. Berga i Juraszka — Siadak, Pruszyński.

19.VI. w D. O. K. P. Toruń w sprawie translokacji kol. Motulskiego z Grudziądza do Torunia — Siadak.

22.VI. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie Kominka, Kołacińskiego, Berga i Juraszka oraz w sprawie wypłaty premji węglowej i przetokowej w Dyrekcji Poznańskiej — Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.

24.VI. w D. O. K. P. Warszawa w sprawie Siewierskiego i Wrzosa — Pruszyński.

ZEBRANIA KÓŁ Z. Z. M.

10.IV. — Warszawa - Praga — Pruszyński.
11.IV. — Kutno — Siadak.
11.IV. — Warszawa - Wschodnia — Lisiewicz.
18.IV. — Piotrków — Pruszyński.
21.IV. — Kowel — Pruszyński.
23.IV. — Warszawa - Praga — Siadak, Pruszyński.
24.IV. — Katowice — Spyt.
26.IV. — Zjazd Okręgu Lwowskiego — Siadak i Lisiewicz.
28.IV. — Koluszki — Pruszyński.
29.IV. — Częstochowa — Spyt i Lisiewicz.
2.V. — Wołkowysk — Pruszyński.
6.V. — Białystok — Lisiewicz.
9.V. — Sucha — Spyt.
7.V. — Zdołbunów — Siadak.
10.V. — Nowy Sącz — Siadak, Spyt.
11.V. — Toruń — Pruszyński.
12.V. — Zjazd Okręgu Poznańskiego — Siadak, Pruszyński.
14.V. — Krośniewice — Pruszyński.
16.V. — Łazy — Lisiewicz.
17.V. — Szczakowa — Spyt.
18.V. — Sompolno — Pruszyński.
19.V. — Stanisławów — Siadak, Spyt.
24.V. — Siadak, Lisiewicz.
28.V. — Gniezno — Pruszyński.
7.VI. —Zjazd Okręgu Warszawskie-

Spółdzielnia Maszynistów i Kandydatów dla budowy domu wypoczynkowego Jastrzębie Zdrój

(w likwidacji)

Likwidatorzy Spółdzielni Maszynistów i Kandydatów dla budowy Domu Wypoczynkowego w Jastrzębiu-Zdroju, podają do wiadomości członków, iż dnia 23 lipca 1936 r. o godz. 17-ej odbędzie się w *Katowicach*, w lokalu p. Lesznika, ul. Mikołowska Nr. 5, róg ul. Kamiennej, naprzeciw budynku Sądu Okręgowego

Walne Zebranie członków

z następującym porządkiem obrad:

1) Zagajenie
2) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania
3) Zatwierdzenie bilansu za r. 1935
4) Wolne głosy i wnioski
5) Zakończenie.

Bilans Spółdzielni wyłożony będzie po myśli § 14 Statutu Spółdzielni od dnia 13 lipca 1936 r. w biurze Zarządu Okręgowego Z. Z. M. ul. Ś-go Jana 10 m. 12 w godzinach biurowych.

Za likwidatorów

(—) *Ziaja* (—) *Bartuś.*

JASTRZĘBIE-ZDRÓJ
UZDROWISKO NA GÓRNYM ŚLĄSKU

najsilniejsze radjoaktywne kąpiele solankowo-jodobromowe i kwasowęglowe. Najnowsze urządzenia i aparaty lecznicze. W Jastrzębie-Zdroju leczyć można następujące choroby: dziecięce (zołzy, skrofuły) reumatyzm, gruźlica kości i stawów, przewlekłe nieżyty (katary) dróg oddechowych, choroby kobiece, schorzenia serca, choroby przemiany materji i naczyń krwionośnych (skleroza) i t. p.

DOM WYPOCZYNKOWY SPÓŁDZIELNI MASZYNISTÓW zapewnia swym mieszkańcom, członkom Z. Z. M. i spółdzielni tanią kurację ryczałtową
kuracja 3 tygodniowa zł. 65.—
„ 4 „ zł. 79.—

Cena obejmuje koszt opieki lekarskiej i wszystkich bez wyjątku zabiegów leczniczych.

Utrzymanie i mieszkanie w „Domu Wypoczynkowym" zł. 4.50 dziennie. Mieszkanie bez utrzymania: zł. 1.— za łóżko na dobę.

Zgłoszenia na pobyt przyjmuje i zaświadczenia na kurację ulgową wydaje: Dzierżawca Domu Jastrzębie-Zdrój Kasyno Dolne, za okazaniem legitymacji członkowskiej Z. Z. M. lub dowodu członka Spółdzielni.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony—zł. 85,—, 1/8 strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka. Warszawa